

Projet d'éco-quartier, l'Ancre de Lune, Trilport.

Réunion de concertation, Le 8 octobre 2013, en salle Saint-Exupéry

Une trentaine d'habitants participent à la réunion. A la tribune sont également présents :

Jean-Michel Morer, Maire de Trilport

Damien Pimparé, chef du projet Ancre de Lune, AFTRP,

Raphaëlle-Laure Perraudin et Angela Maccianti, agence Jourda Architectes Paris,

Henri de Dreuzy et Juliette Lepeu, agence de paysage Babylone,

Marie Simonet, agence CapTerre spécialisée en développement durable,

Pierre-Nicolas Crouan-Pellé, agence Inddigo spécialisée en Transport et Mobilité,

Gwenaëlle d'Aboville et Franck Leibundgut, agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

Introduction

Jean-Michel Morer accueille les habitants présents et leur souhaite la bienvenue. La réunion de ce soir est l'occasion de présenter l'équipe d'urbanistes et de paysagistes qui dessinera au coté de l'AFTRP le plan général d'aménagement de l'éco-quartier. Le Maire est se dit satisfait de voir que la concertation se poursuit, comme elle avait été souhaitée à l'origine du projet.

Damien Pimparé est chef de projet à l'AFTRP, aménageur de l'éco-quartier. Il a été mandaté en mars 2013 pour mener le projet à son terme avec toute son équipe. Le rôle de l'aménageur est de réaliser les études, d'acquérir les terrains pour aménager les espaces publics, de commercialiser les parcelles constructibles et de financer l'opération. Depuis juillet 2013, il s'est entouré d'une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine composée d'urbanistes et de paysagistes. Ces derniers ont été sélectionnés à la suite d'un concours qui a rassemblé un nombre important d'équipes concurrentes séduites par la forte ambition écologique portée par le projet d'éco-quartier.

Le calendrier du projet et de la concertation

Gwenaëlle d'Aboville rappelle les grandes dates du projet d'éco-quartier de l'Ancre de Lune.

Les premières réflexions ont été lancées en 2006 par la Ville de Trilport en lien avec l'ensemble de ces partenaires (département, Région, associations...). Elles visaient à répondre aux enjeux du développement de la Ville sur le long terme et à penser son évolution de manière harmonieuse. Les études menées jusqu'en 2010 ont montré que le projet d'éco-quartier était à la fois réalisable et souhaitable. Entre 2014 et 2015, le programme de l'opération sera précisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et validé pour pouvoir démarrer les travaux. Les premiers logements pourront être livrés entre 2016 et 2017. Les derniers le seront en 2025. Un tel projet se réalise dans le temps. **Nous sommes aujourd'hui au stade du dessin général du quartier. C'est maintenant que les habitants ont un rôle à jouer.** Les urbanistes et paysagistes du groupement de maîtrise d'œuvre ont besoin de mieux comprendre le fonctionnement de la ville et les attentes pour mieux orienter leurs choix. La concertation est déterminante à ce stade.

Plusieurs rendez-vous avec les habitants, les services, les élus se sont tenus avant les vacances. Ils ont réunis environ 150 Trilportais qui ont pu débattre autour du projet d'éco-quartier :

- . **30 mai** : séminaire pour le personnel des *services de la Ville*.
- . **4 juin** : rencontre avec la *Villa parisienne*
- . Présentation à la *commission aménagement*
- . **11 juin** : *réunion publique* ouverte à tous
- . **15 juin** : *visite sur le terrain* et présence aux *Voyages improbables* avec l'exposition

Les rendez-vous se poursuivent en octobre :

- . **Le mardi 1^{er} octobre** : avec le groupement de maîtrise d'œuvre urbaine et les habitants de la rue de Saint-Fiacre et de la Villa Parisienne pour aborder spécifiquement l'aménagement de l'éco-quartier aux abords immédiats des constructions existantes.
- . **Lors de la présente réunion, le mardi 8 octobre** : pour présenter l'équipe de maîtrise d'œuvre à l'ensemble des Trilportais et ouvrir le débat.
- . **Le 29 octobre** : afin de dialoguer et de travailler avec les paysagistes sur l'aménagement des espaces publics de l'éco-quartier.

Présentation de l'équipe de Maîtrise d'œuvre urbaine

Jourda Architectes Paris, mandataire / urbanistes

Raphaëlle-Laure Perraudin est urbaniste à l'agence Jourda Architectes Paris. En tant que mandataire de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, son rôle est de coordonner l'ensemble des équipes et des études qui mèneront au plan général de l'éco-quartier. En tant qu'urbaniste, son action consiste à définir les règles et contraintes de constructions des bâtiments de l'éco-quartier. Ces règles seront imposées aux différents acteurs (bailleurs, promoteurs, particuliers) qui souhaiteront construire dans l'éco-quartier. L'agence ne dessinera pas les futurs bâtiments.

Babylone, paysagistes

Henri de Dreuzy est paysagiste à l'agence Babylone. Son rôle porte sur deux missions : élaborer les grands principes d'aménagement des espaces publics de l'éco-quartier puis concevoir précisément leur dessin et suivre le déroulement des travaux. Plusieurs thèmes seront traités et notamment la gestion de l'eau pluviale dans le futur éco-quartier. Dans son travail, l'agence souhaite créer des synergies entre la ville et la nature : un des grands enjeux de l'Ancre de Lune.

Cap Terre, spécialistes du développement durable

Marie Simonet travaille à l'agence Cap Terre. Dans le projet, elle doit décliner de manière concrètement les engagements pris dans le référentiel durable élaboré par la Ville de Trilport et ses partenaires entre 2011 et 2013. Elle sera la garante du respect de ces exigences de développement durable au moment de la conception et du chantier de construction. Elle devra veiller à l'accomplissement de plusieurs objectifs comme la bonne desserte de l'éco-quartier en énergies renouvelables locales.

IGrec Ingénierie

Raphaëlle-Laure Perraudin présente le rôle d'IGrec Ingénierie dans l'équipe. Ce bureau d'ingénieurs sera chargé de mettre au point le dessin technique des espaces publics en élaborant le tracé exact des voiries et des réseaux (eaux, électricité, téléphone...) qui, dans tout projet, est l'objet de nombreuses contraintes.

D'autres spécialistes... ont entamé des études sur l'éco-quartier pour affiner la connaissance technique et acquérir une vision transversale du territoire. Plusieurs thèmes ont été travaillés : la gestion de l'eau de pluie, la faune et la flore, les mobilités et le stationnement...

L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine réalise en ce moment le diagnostic du territoire. Il s'agit de décrire le site et de mettre le doigt sur ses atouts et ses problèmes. L'échange avec les riverains de ce soir va permettre de préciser les informations recueillis et de connaître l'avis des Trilportais sur les premiers éléments récoltés.

Premiers éléments de diagnostic

Le paysage — Henri de Dreuzy

Trilport s'inscrit au sein d'un site géographique riche qui possède de grandes qualités paysagères. La Marne et la forêt constituent des écosystèmes majeurs qui entourent le site et sont présents au sein de la ville.

Le site Saint-Fiacre/Berlioz de l'éco-quartier ne profite pas de ce potentiel. Il est coupé de la ville et de ses atouts paysagers par des infrastructures de transports : l'avenue de Verdun, la gare et les voies de train, la zone industrielle. La végétation présente est intéressante mais assez peu remarquable d'un point de vue esthétique. A ses abords, le paysage naturel et les maisons individuelles font penser à un village, ce qui participe à la qualité du site.

Le site de Fublaines est aux prises avec le grand paysage : les vues vers les coteaux de la Marne, l'ouverture sur les champs agricoles et le ru du Travers fonctionnant comme une « *quasi-rivière* ».

Des pistes d'aménagement à creuser ont été identifiées par Babylone sur les deux secteurs :

- **Saint-Fiacre/Berlioz** : intégrer l'éco-quartier au cœur de la Ville, réinjecter de la nature en son sein, faire fonctionner l'éco-quartier avec la nature, développer la végétalisation autour de son réseau de voirie, travailler sur la gestion de l'eau de pluie (collecte, recyclage...) pour façonner des paysages et des ambiances...
- **Fublaines** : valoriser le paysage et en particulier le Ru du travers, agrémenter cet espace de rivière, développer un réseau transversal de collecte des eaux pluviales...

Les propositions d'aménagement de Babylone se concentreront sur les périmètres des sites. Mais l'agence de paysagisme proposera ses suggestions de réaménagement pour les espaces alentours afin de bien « accrocher » l'éco-quartier à son environnement et à la ville existante.

Les mobilités et le stationnement – Pierre-Nicolas Crouan-Pellé

La ville de Trilport se compose de différents pôles d'attractivité : la gare SNCF, la salle Saint-Exupéry et le centre de loisirs, la zone d'activités, les complexes sportifs et scolaires... L'ensemble de ces pôles doivent être connectés aux deux sites de l'éco-quartier par une desserte efficace en transports publics, en voiture et être accessibles pour les piétons, les cyclistes (modes doux). Il faut réfléchir au temps et au parcours des habitants pour joindre facilement ces lieux de vie et intégrer dans l'analyse les pratiques de déplacement de chacun (voitures, piéton, cyclistes) qui rythment aujourd'hui la vie de Trilport et demain celle du futur éco-quartier.

Le constat. Aujourd'hui, les rues et avenues aux abords directs des deux sites de l'éco-quartier sont fortement contraintes : l'avenue de Verdun (RD603), la rue de Fublaines (RD17), le nord de la rue Aveline, l'avenue de la gare ont une vocation routière forte. Il faut également noter la présence d'itinéraires poids lourds dans le nord de la Ville.

Les cheminements piétons et cyclistes sont peu confortables et en particulier : l'accès à la gare à cause des trottoirs étroits et des conflits avec les voitures et les poids lourds ; l'avenue de Verdun dont les traversées piétonnes sont difficiles ; les bords de Marne et la forêt qui sont peu mises en valeur.

Les contextes de chaque site :

- **Le secteur Berlioz / Saint-Fiacre** doit fonctionner en priorité avec la gare, le centre-ville, le pôle social Saint-Exupéry et la poste, tout en pensant sa relation avec le carrefour Market et la zone d'activités à l'est. Le pôle gare est aujourd'hui en conflit avec les activités riverains (problèmes de circulation, de stationnement, de cheminements piétons...). L'enjeu sur ce secteur est de créer un réseau de cheminements doux et d'améliorer celui de bus pour qu'il fonctionne en cohérence avec les usages locaux.

- **Le secteur Fublaines** est situé dans un quartier pavillonnaire. Le collège du Bois de l'enclume à dimension supra-communale se trouve à proximité. Les accès en bus et voitures à cet équipement doivent être anticipés. Des liaisons douces (piétonnes, vélos) vers le collège devront être intégrées dans la réflexion sur l'aménagement du site.

Les grands enjeux issus du diagnostic :

Aujourd'hui, des atouts et des projets d'amélioration existent à l'échelle de la ville,

- la proximité et l'offre de trains de la gare de Trilport, le projet réaménagement des abords de la gare
- la réorganisation de l'offre de bus à court et moyen terme pour permettre le rabattement vers la gare de Trilport et ainsi dissuader l'usage de la voiture,
- un maillage doux à améliorer (confort, qualité et continuité des cheminements),
- des pratiques de stationnement à encadrer pour diminuer les conflits aux abords de la gare,
- des flux parasites à réorganiser, notamment les itinéraires poids lourds.

Et demain en intégrant des leviers d'actions dans la conception même de l'éco-quartier :

- un système de voies qui limite les conflits et un travail sur les accès aux différents pôles : gare, activité, centre-ville,
- des espaces publics et voies favorisant le partage entre piétons, cyclistes et automobiles,
- des espaces de stationnement qui correspondent aux besoins et aux objectifs fixés par la Ville,
- de bonnes pratiques à insuffler en amont pour anticiper l'impact de l'éco-quartier en termes de circulation et de stationnement sur l'ensemble de la ville.

La variété architecturale de Trilport - Raphaëlle-Laure Perraudin

Le diagnostic urbain a permis de révéler des éléments de l'identité de Trilport. Les différentes formes d'habitat ont été recensées et elles sont variées. Le nombre d'étages, les volumes des bâtiments, la gamme de matériaux, le type de clôtures ou la place de la végétation diffèrent d'un quartier à un autre qu'il s'agisse du centre bourg, du centre-ville, des logements collectifs, des maisons des bords de Marne, celles de la Villa parisienne, ou celles des « Résidences de la Marne », ...

De l'analyse, il ressort une identité propre à Trilport, bucolique où la **petite échelle** prime. Il faudra garder cela en tête lors du dessin général de l'éco-quartier, éviter de créer un quartier uniforme en privilégiant les contrastes entre les formes, les hauteurs et les matériaux des bâtiments.

Les densités (nombre de logements par hectare) sont également très variées à Trilport. Elles participent à la diversité des formes architecturales et urbaines de la ville. La densité sur le secteur Saint-Fiacre / Verdun de l'éco-quartier se situera dans la moyenne trilportaise soit 65 logements par hectare. Les hauteurs pour l'éco-quartier vont de 1 à 3 étages.

Le développement durable en trois points – Marie Simonet

Les matériaux. La ville de Trilport possède des ressources minérales importantes sur son territoire. Ces dernières représentent des filières économiques locales avec lesquelles il faudra travailler : le sable d'Auvers et de Beauchamps pour le béton, les granulats pour la construction et la voirie... Les matériaux issus de l'agriculture locale sont également nombreux en particulier le chanvre (béton et isolant thermique) et le bois (construction et énergie combustible). Cap Terre rencontre des acteurs locaux pour compléter son diagnostic à ce sujet.

L'habitat, la mixité sociale et intergénérationnelle. La population de Trilport vieillit comme dans de nombreuses communes de France. La ville semble moins attractive pour les jeunes ménages, seuls ou en couples qui ne trouvent pas à se loger. Trop grands ou trop chers à l'achat, les logements sont inadaptés aux besoins et ressources des Trilportais. Mais Trilport bénéficie d'une bonne dynamique sociale et associative et d'une variété d'équipements sportifs, culturels et scolaires. Ces équipements, commerces et activités sont rapidement accessibles à pied de n'importe quel point de la ville.

L'énergie. Cet axe de travail doit répondre à des questions très concrètes : comment se chauffer, obtenir de l'eau chaude ? Quelles sources d'énergie pour son confort quotidien ? Plusieurs pistes sont envisageables mais toutes ne sont pas techniquement et économiquement viables dans le contexte de Trilport. Par exemple, le potentiel de l'énergie éolienne est assez faible. Le potentiel solaire, de la biomasse-énergie (combustion de bois, de déchets agricoles...) ou géothermique (nappe d'eau chaude en sous-sol) sont actuellement étudiés. D'autres peuvent également être considérés comme la valorisation de la chaleur produite par les activités des entreprises de la zone d'activités. Avant de pouvoir se prononcer, l'ensemble de ces solutions doivent être évaluées îlot par îlot, bâtiment par bâtiment en fonction de leur typologie (individuel/collectif), de leur implantation dans le dessin général du quartier et des objectifs visés en termes de développement durable...

Les risques et nuisances. Plusieurs sujets ont été repérés à ce stade. Elles sont différentes pour les deux sites de la ZAC :

- **le secteur Berlioz / Fublaines** et son ru devront faire l'objet d'une attention particulière dans le réaménagement même si le risque d'inondation est aujourd'hui très faible.
- **Le secteur Saint-Fiacre / Verdun** : proche de l'avenue de Verdun, de la gare et de la zone d'activités, souffre de nuisances visuelles et sonores. Son sol est également pollué en raison de son utilisation passée.

Pour résumer... - Raphaëlle-Laure Perraudin

Contraintes. Dans la Ville de Trilport, les distances et temps de parcours à pied sont très faibles : *"on peut tout faire à pied"*. C'est une chance mais les cheminements piétons sont parfois difficiles et peu confortables (trottoirs étroits, carrefours dangereux, accès piétons peu accessibles). La proximité des voies ferrées, de l'avenue de Verdun et des activités génèrent du bruit et appauvrissent les qualités visuelles du site Saint-Fiacre. Comment alors créer du lien entre le futur éco-quartier et la zone d'activité ? Comment pacifier les liaisons, créer des échanges et permettre des transitions entre eux ?

Atouts. La Ville de Trilport s'inscrit dans un paysage intéressant de forêts et de rivière avec les bords de Marne. Les deux secteurs et en particulier celui de Saint-Fiacre / Verdun profitent également de leur proximité avec les équipements et commerces de la ville.

Echanges avec les personnes présentes

Vue sur Trilport

- Pour un participant, le diagnostic du territoire doit prendre en compte une chose importante : "*la vue sur Trilport en arrivant de Meaux*". La mairie, l'église, les maisons qui se déploient autour donnent une impression d'ensemble et de cohérence à la ville : "*il ne faut pas rompre avec cette harmonie*".

De nombreux aspects de la ville ont été étudiés dans le diagnostic paysager réalisé par l'agence Babylone : la forêt, les bords de Marne, l'aspect "village" de Trilport ... Valoriser et préserver ces atouts sont des ambitions du projet. Ces derniers doivent tous être pris en compte dans le diagnostic final qui n'a pas pu être présenté ce soir en totalité.

Aménagement et gestion des espaces publics

- Un participant s'interroge sur l'intérêt de récupérer les eaux de pluie dans des bassins, même si cela servait à arroser les plantations : "*pourquoi ne pas laisser la nature faire son œuvre ? On pourrait laisser l'eau s'infiltrer dans les sols ou la récupérer pour d'autres fonctions*".

Henri de Dreuzy signale que l'eau ne s'infiltrer pas naturellement dans tous les sols et en particulier sur les surfaces imperméables comme l'enrobé. Il faut alors pouvoir la canaliser, la stocker puis l'évacuer par le réseau public. Mais ce système est coûteux car il faut creuser sous les voies, créer des tuyaux... L'aménagement des éco-quartiers propose une manière différente de gérer les eaux pluviales. L'eau est la base de la vie. Elle fait pousser les plantes et arbres d'un quartier et fait vivre la nature. Alors comment valoriser la présence de l'eau, comment tirer partie de sa présence ?

Henri de Dreuzy montre des photos d'aménagements que son agence a réalisées dans d'autres opérations. Ce sont des noues qui acheminent l'eau pluviale ou des bassins d'orages qui la stockent de manière naturelle et en plein air. Lors de grandes pluies, ces derniers se remplissent d'eau, le temps que celle-ci s'infiltrer dans la terre. Quand il ne pleut pas, ces espaces deviennent des jardins ou des petits parcs que les habitants peuvent utiliser. Les eaux de ce genre de grands bassins n'attirent pas les moustiques.

- "*Et au niveau de la sécurité des enfants qui peuvent tomber dans les bassin ? Quand on sait qu'on peut se noyer dans quelques centimètres d'eau...*"

L'inondation des bassins est occasionnelle. Quand il pleut l'eau monte progressivement, en plusieurs heures. Il n'y a pas de risque immédiat en cas d'orages. Des talus progressifs aux abords des bassins permettent de freiner une chute éventuelle. Dans le cas de hauteur de chute importante, il est possible de réfléchir à un système de garde corps ou de clôture selon les cas de figure.

— *"Le futur éco-quartier va générer du passage et l'arrivée de nouvelles populations. Il faut penser aux problèmes que cela peut causer."*

Henry de Dreuzy explique que, dans toute réflexion sur l'aménagement d'espaces publics, la question de la sécurité est essentielle. Sur ce point les projets doivent résoudre une contradiction : vouloir des espaces conviviaux, attractifs, ouverts à tous tout en souhaitant limiter leurs nuisances et leurs occupations non désirées. Leur traitement paysager peut constituer une première réponse en travaillant sur l'éclairage, sur le mobilier urbain par exemple. Mais il n'y a pas de solution miracle. Il faudra aborder ces questions dans le détail lors de l'atelier du 29 octobre.

Et les logements ?

— *" Que va-t-on mettre comme logements dans l'éco-quartier ? "*

Damien Pimparé rappelle qu'environ 450 logements sont prévus sur les deux secteurs de l'éco-quartier : Fublaines/Berlioz et Saint-Fiacre/Verdun. Des immeubles et des maisons individuelles seront construits selon cette répartition : environ 120 appartements en accession à la propriété, 170 lots à bâtir (construction individuelle) et 160 appartements en location sociale. L'accessibilité à un logement social est conditionnée selon un niveau de ressources, un plafond de revenu à ne pas dépasser. Jean-Michel Morer rajoute que, selon le critère des revenus, 2 familles trilportaises sur 3 peuvent avoir accès à un logement social.

La part de logements sociaux dans le projet (environ un tiers) répond à l'objectif énoncé dans la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) : atteindre un pourcentage de 20 % de logements sociaux dans l'ensemble du parc de logements de la commune.

— *" J'habite rue de Verdun. Quelle sera la hauteur des logements à coté de chez moi ? "*

— *"Qui seront les architectes ? "*

Raphaëlle-Laure Perraudin indique qu'elle ne peut pas donner de réponse définitive à ce stade du projet. Le programme doit encore être mis au point : création de l'équipement, des espaces publics, des rues.... De ce programme dépendra le nombre de mètres carré constructibles à créer et à vendre pour financer l'opération. L'implantation exacte des bâtiments découlera de certaines études techniques en cours et notamment de la gestion des eaux pluviales.

A ce stade, les bâtiments ne sont pas dessinés. Raphaëlle-Laure Perraudin décrit son rôle en tant qu'urbaniste dans le projet. Celui-ci vise à définir les grandes règles et contraintes de l'aménagement du quartier pour les futurs constructeurs. Son travail doit répondre à plusieurs grandes questions qui fixeront l'aménagement du quartier dans ses grandes lignes : les circulations automobiles et piétonnes, la répartition

foncière et les limites de chaque parcelle, les zones de végétation existantes à conserver, l'orientation des logements, les relations visuelles et les vis-à-vis entre chaque bâtiment, la végétation nouvelle, les rez-de-chaussée des logements, la largeur des bâtiments, le profil des voies, les ventilations à l'intérieur des logements...

L'ensemble de ces règles définiront un cahier des charges qui s'imposera aux promoteurs, bailleurs ou particuliers souhaitant acheter un terrain pour construire. Les projets des architectes qu'ils mandateront devront respecter l'ensemble des contraintes énoncées. Jourda Architectes Paris devra également assurer le suivi du respect de ce cahier des charges à toutes les étapes ultérieures du projet, du dépôt du permis de construire à la réalisation du chantier.

— *" Un équipement public est-il prévu ? Un pôle médical par exemple."*

Damien Pimparé répond qu'un équipement de 1200 m² est prévu. Sa vocation exacte est en cours d'étude avec l'ensemble des partenaires du projet. Aucune nouvelle école ne sera construite dans l'éco-quartier : en revanche le groupe scolaire actuel sera rénové et étendu. Le projet participe au financement des travaux à hauteur de 640 000 euros. Aucun commerce ne sera implanté dans l'éco-quartier afin de soutenir et de développer ceux du centre-ville.

— *" Les normes thermiques du projet qui seront imposées anticiperont-elles sur l'évolution des réglementations dans 10 ans ? "*

Aujourd'hui, il y a toutes sortes de labels qui certifient la qualité environnementale d'un bâtiment. Etre certifié maison "passive" ou même "productrice d'énergie" nécessite un équipement lourd et des aménagements coûteux qui peuvent dissuader de futurs promoteurs ou rendre les logements de l'éco-quartier inaccessibles à une partie de la population. Avant d'atteindre ce type d'exigences, le bâtiment peut répondre à une règle de base qui consiste à réduire sa consommation en énergie par un travail sur l'isolation, les matériaux en façades. La question des énergies renouvelables dans le quartier et de leur fonctionnement en synergie avec les logements (chauffage, eau chaude, électricité...) devra être étudiée îlot par îlot.

Le stationnement autour de la gare ?

— *" Comment gérer le stationnement autour de la gare avec l'arrivée des futurs habitants ? "*

Pierre-Nicolas Crouan-Pellé explique que l'éco-quartier répondra à la demande de stationnement de l'ensemble de ses futurs habitants. De plus, la proximité à pied du quartier avec la gare est un atout qui limitera les déplacements en voiture. Une réflexion est aujourd'hui menée sur le réaménagement du pôle gare dont le rayonnement dépasse la ville de Trilport. L'agglomération et le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) financeront l'ensemble des travaux estimés à 1,2 millions d'euros. L'opération vise, à aménager de nouvelles voies et de nouveaux accès pour les bus, et créer/réaménager des parkings relais aux abords de la gare. Une étude est également lancée par la STIF afin de renforcer et mieux adapter la desserte en bus de la gare (performance du réseau en rabattement vers la gare de Trilport notamment)

Il est nécessaire d'intégrer l'éco-quartier à ces réflexions sur le pôle gare pour éviter les futurs conflits, notamment par rapport au stationnement, qui sont aujourd'hui nombreux dans les rues alentours (Villa parisienne et rue de Saint-Fiacre).

Jean-Michel Morer précise que la structure actuelle des réseaux de transports en commun n'a pas été revue depuis les années soixante-dix : aucun bus desservant la gare ne fonctionne en synergie avec les horaires des trains. La solution doit venir de la restructuration de l'offre de transport par le STIF (syndicat des transports d'Ile de France).

Prochain rendez-vous : le mardi 29 octobre 2013

→ Gwenaëlle d'Aboville donne rendez-vous aux participants le mardi 29 octobre prochain pour une nouvelle rencontre afin de dialoguer et de travailler avec les paysagistes sur l'aménagement des espaces publics de l'éco-quartier.